VIII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 123)**

z dnia 31 maja 2019 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 123)

31 maja 2019 r.

Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, obradująca na posiedzeniu wyjazdowym w Nakle nad Notecią, pod przewodnictwem posłów: **Doroty Arciszewskiej-Mielewczyk (PiS)**, przewodniczącej Komisji oraz **Krzysztofa Zaremby (PiS)**, zastępcy przewodniczącej Komisji, rozpatrzyła:

– informację na temat warunków nawigacyjnych i hydrologicznych na odcinku międzynarodowej drogi wodnej E70 rzeka Noteć – Kanał Bydgoski;

– informację na temat rozwoju szkolnictwa branżowego w obszarze gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej, ze szczególnym uwzględnieniem kształcenia w zawodzie technik żeglugi śródlądowej.

W posiedzeniu udział wzięli: **Anna Moskwa** podsekretarz stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej wraz ze współpracownikami, **Tomasz Emiljan** dyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli wraz ze współpracownikami, **Mikołaj Bogdanowicz** wojewoda kujawsko-pomorski wraz ze współpracownikami, **Piotr Durajczyk** dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie, **Jan Pyś** dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu wraz ze współpracownikami, **Grzegorz Smytry** dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Bydgoszczy wraz ze współpracownikami, **Magdalena Żmuda** dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Poznaniu, **Adam Szumlas** dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy, **Stanisław Wroński** pełnomocnik marszałka województwa kujawsko-pomorskiego ds. dróg wodnych wraz ze współpracownikami, **Tadeusz Sobol** starosta nakielski wraz ze współpracownikami, **Hanna Szkodo** dyrektor Zespołu Szkół Morskich w Gdyni wraz ze współpracownikami, **Hanna Forbrich** dyrektor Biura Związku Miast i Gmin Nadnoteckich, **Sławomir Kopyść** członek zarządu województwa kujawsko-pomorskiego, **Łukasz Michalik** inspektor do spraw ewidencji ludności w gminie Nowa Wieś Wielka, **Magdalena Miszke** dyrektor Zespołu Szkół Morskich w Darłowie wraz ze współpracownikami, **Elżbieta Moskal** dyrektor Zachodniopomorskiego Centrum Edukacji Morskiej i Politechnicznej, **Grzegorz Nadolski** kierownik praktyk szkolnych w Zespole Szkół Żeglugi Śródlądowej w Kędzierzynie -Koźlu, **Sławomir Napierała** burmistrz miasta i gminy Nakło nad Notecią, prezes zarządu Związku Miast i Gmin Nadnoteckich, **Wojciech Oskwarek** wójt gminy Nowa Wieś Wielka, sekretarz zarządu Związku Miast i Gmin Nadnoteckich, **Lech Pieczyński** dyrektor Zespołu Szkół Morskich im. Polskich Rybaków i Marynarzy w Kołobrzegu, **Kazimierz Toczko** dyrektor Zespołu Szkół Żeglugi Śródlądowej im. kmdr. B. Romanowskiego w Nakle nad Notecią, **Rafał Sroka** burmistrz Krzyża Wlkp., skarbnik zarządu Związku Miast i Gmin Nadnoteckich, **Dawid Szatten** koordynator naukowy Centrum Informacji i Promocji Śródlądowych Dróg Wodnych w Bydgoszczy, **Henryk Śniegocki** prorektor do spraw morskich Uniwersytetu Morskiego w Gdyni, **Jan Światłowski** radny Rady Miejskiej w Nakle nad Notecią, **Rozalia Wence** przewodnicząca Komisji Edukacji, Promocji i Sportu Rady Powiatu Nakielskiego, **Andrzej Wiśniewski** sekretarz gminy Zwierzyn, członek zarządu Związku Miast i Gmin Nadnoteckich, **Paweł Wiśniewski** przewodniczący Rady Miejskiej w Nakle nad Notecią oraz Paweł Zapart dyrektor Technikum Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Ostrowska** i **Anna Ornat** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Witam państwa bardzo serdecznie. Otwieram wyjazdowe posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Witam podsekretarza stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, panią minister Annę Moskwę. Witam, pani minister. Z tego co wiem, pan wojewoda stoi w korku, ale dotrze. Awansem witam wojewodę kujawsko-pomorskiego, pana Mikołaja Bogdanowicza oraz pozostałych gości.

Szanowni państwo, mam w zwyczaju czytać listę gości, ale jest nas tak dużo, a z częścią z państwa widzieliśmy się na uroczystościach w szkole, iż państwo pozwolą, że serdecznie państwa powitam według stanów i godności.

Przechodząc do naszego programu posiedzenia, informuję, że w porządku dziennym mamy dwa punkty. W punkcie pierwszym rozpatrzymy informację na temat warunków nawigacyjnych i hydrologicznych na odcinku międzynarodowej drogi wodnej E70 rzeka Noteć – Kanał Bydgoski. W punkcie drugim rozpatrzymy informację na temat rozwoju szkolnictwa branżowego w obszarze gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej, ze szczególnym uwzględnieniem kształcenia w zawodzie technik żeglugi śródlądowej.

Sprzeciwu nie słyszę. Zatem przechodzimy do realizacji zaproponowanego porządku dziennego. Proszę panią minister o przedstawienie informacji do punktu pierwszego, a mianowicie, na temat warunków nawigacyjnych i hydrologicznych na odcinku międzynarodowej drogi wodnej E70 rzeka Noteć – Kanał Bydgoski ze wskazaniem na przyszłość. Panie i panowie dziennikarze zadawali pytania na ten temat, więc może wybiegniemy trochę w przyszłość. Bardzo proszę, pani minister.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Anna Moskwa:

Dziękuję bardzo. Witam wszystkich serdecznie. Chcielibyśmy podziękować Komisji za wybór miejsca. Komisja ma zawsze dużo propozycji i ofert, dlatego cieszymy się, że jesteśmy tutaj – w Nakle, bo trudno sobie wyobrazić lepsze miejsce połączenia żeglugi śródlądowej i edukacji. Z drugiej strony właściwie w tym momencie moglibyśmy zakończyć posiedzenie Komisji, bo większość rzeczy, które chcielibyśmy powiedzieć, została państwu już zobrazowana i omówiona.

Chcielibyśmy się państwu przedstawić – państwo lokalnie oraz osoby i instytucje ministerstwa, które obecne są na tym terenie. Wiem, że państwo współpracujecie na co dzień, ale chcielibyśmy, żeby ludzka twarz tej współpracy dzisiaj zaistniała, a państwo dowiedzieli, z kim i w jakich tematach należy się kontaktować. Należy dodać, że wiele jest instytucji podległych sobie w różnych obszarach i pewnie warto po uchwaleniu nowego Prawa wodnego w ubiegłym roku powiedzieć sobie, kto i za co odpowiada. W dalszej kolejności oddam głos naszym przedstawicielom.

Państwo dziennikarze pytali o termin oddania drogi E70. Sądzę, że inni goście mają również w głowach pytanie o datę. Pewnie chcielibyście, abyśmy dzisiaj pokazali konkretną mapę, a najlepiej żebyśmy powiedzieli, iż wszystko zrobimy do 2025 r.

Jak państwo wiecie obecnie tematem priorytetowym w zakresie żeglugi jest Odra i Wisła. Port Szczecin-Świnoujście zajmuje się Odrą, a Port Gdańsk zajmuje się Wisłą, z niewielkim odcinkiem E70 włączonym w planowanie.

Co jest naszą ambicją na E70? Przede wszystkim przywrócenie nawigacji turystycznej. Nie mówimy o dużym ruchu transportowym i dużych ładunkach w najbliższej przyszłości, bo wszyscy wiemy, że byłby to duży romantyzm. Koncentrujemy się na turystyce, remontach śluz, odmulaniu i bieżących pracach, które umożliwiają ruch turystyczny, bo niewątpliwie ten teren ma takie walory. Jest to kolejny priorytet transportu żeglugowego oraz połączenie z innymi odcinkami. Panie dyrektorki proszę o przedstawienie szczegółów dotyczących tego, co zrobiliśmy oraz planowanych prac w najbliższym czasie. Po przedstawionej prezentacji proszę o ewentualne pytania dotyczące konkretnych inwestycji. Następnie wrócimy do kolejnej części E70.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję pani minister. Zanim oddam głos pani dyrektor, chciałabym powiedzieć, że popełniłam faux pas, bo nie podziękowałam gospodarzom miasta i tego miejsca, że możemy się dzisiaj spotkać. Dziękuję, że tak sprawnie i uroczyście zostaliśmy przyjęci.

Mam nadzieję, że państwo będziecie zadowoleni z naszego pobytu. Przyszłość to zweryfikuje. Mam nadzieję, że pozytywnie. W każdym razie my się staramy. Bardzo proszę, pani dyrektor.

Zastępca dyrektora do spraw ochrony przed powodzią i suszą Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Bydgoszczy Agnieszka Siłacz:

Witam państwa bardzo serdecznie. RZGW w Bydgoszczy to instytucja, która zajmuje się rzekami, w sprawie których dzisiaj się spotkaliśmy, w tym częścią międzynarodowej drogi wodnej E70 na odcinku Kanał Bydgoski – rzeka Noteć, co na slajdzie zaznaczono na niebiesko. W naszej administracji pozostają Kanał Bydgoski i rzeka Noteć. Kanał Bydgoski to kilkanaście kilometrów, natomiast Noteć Dolna (od Nakła) od kilometra 38,900 do Santoka – 226,100. Wymieniony odcinek w większości jest skanalizowany. Znajduje się na nim 20 stopni wodnych, które pozostają w naszej gestii. Natomiast są jeszcze 2 stopnie wodne na odcinku Odra – Wisła (na Brdzie).

Kanał Bydgoski zaliczony jest do II klasy drogi wodnej. Jest na nim 6 śluz żeglugowych, z czego 4 w obrębie miasta Bydgoszczy i 2 w Nakle. Natomiast rzeka Noteć Dolna posiada 14 śluz żeglugowych i zaliczona jest do klasy Ib.

Powiem krótko o warunkach hydrologicznych, ponieważ miał być to również temat dzisiejszego spotkania w związku z sytuacją powodziową w całej Polsce. Chcę uspokoić. W tej chwili na Noteci nie ma problemu. Wręcz odwrotnie, mamy problem utrzymującej się suszy. Na większości terenu stany wody utrzymują się na poziomie stanów niskich, a lokalnie stanów wysokich. Taka sytuacja na Noteci utrzymuje się od wiosny ubiegłego roku. Od tego czasu borykamy się ze zdecydowanie niższymi (niż średniomiesięczne) opadami na tym obszarze. Faktycznie możemy mówić o zjawisku suszy. Sytuacja maja, mimo że poprawiła stany wody w rzece, to niestety nie unormowała tej sytuacji na tyle, aby nie mówić o deficycie wody, szczególnie w źródłowych odcinkach Noteci (na południu).

Wszędzie na stopniach utrzymywane są stany eksploatacyjne. Specyfika Noteci polega również na tym, że cała rzeka jest skanalizowana i podpiętrzana w okresie wiosennym, głównie dla potrzeb żeglugowych. Bez tego pływanie po Noteci nie byłoby możliwe.

Jeżeli chodzi o nawigację i ograniczenia, które niosą Kanał Bydgoski i Noteć, to przede wszystkim są to ograniczenia związane z realizowanymi i planowanymi inwestycjami.

Jak już wspomniałam cały odcinek jest skanalizowany. Obiekty hydrotechniczne są obiektami zabytkowymi. Wszystkie zostały wybudowane ponad 100 lat temu i większość z nich wpisana jest do rejestru zabytków. W związku z tym remonty takich obiektów są procesami długotrwałymi, często z problemami, których nie da się przewidzieć na etapie projektowania. Taką pierwszą inwestycją, obecnie realizowaną, jest remont śluzy Okole, który rozpoczął się jesienią 2017 r. Zakończenie remontu planowane jest na koniec czerwca br. Potem na pewno trochę potrwają czynności odbioru. Następnie obiekt zostanie przywrócony do pełnej eksploatacji. Realizację tego zadania rozpoczął RZGW z Poznania. W tej chwili wspólnie realizujemy tę inwestycję. Projekt finansowany jest ze środków NFOŚiGW. Na slajdzie widzimy zdjęcia, które pokazują wielkość tego obiektu. Zdjęcia wykonano wiosną. Widzimy komorę śluzy oraz budynku, który kiedyś pełnił funkcję także mieszkalną. W przyszłości będzie to budynek obsługi śluzy połączony z funkcją muzealną.

Kolejne zdjęcia oddają stan bardziej aktualny. Zdjęcie po lewej stronie slajdu wykonano w dniu 13 maja, tj. w dniu prób technicznych. Parę dni wcześniej nastąpiło zalanie śluzy wodą. Komora śluzy jest już sprawna, natomiast nie zakończono jeszcze robót na zbiornikach oszczędnościowych. Specyfika tej śluzy, wynikająca z jej wielkości oraz deficyty wody w Kanale Bydgoskim, które mają miejsce szczególnie w okresach letnich, powoduje, że przy śluzie znajdują się 2 duże zbiorniki oszczędnościowe i podczas śluzowania 2/3 wody pochodzi z wody zgromadzonej w tych zbiornikach, a tylko 1/3 wody pochodzi z naturalnego przepływu w Kanale Bydgoskim. Zbiorniki nie są jeszcze gotowe. W tej chwili trwają w nich intensywne prace, które planujemy zakończyć w połowie czerwca.

Następne zdjęcie pokazuje budynek, którego remont spowodował zmianę terminu zakończenia inwestycji, ponieważ wymagał zmiany pozwolenia na budowę z uwagi na wytyczne konserwatora zabytków. Konserwator zabytków wymagał przywrócenia szachulcowego charakteru obiektu, który nie był wcześniej zaprojektowany. Kolejne zdjęcia również pochodzą z budowy i remontu śluzy.

Jeżeli chodzi o inne zadania inwestycyjne, które są w planach i będą związane z potencjalnymi ograniczeniami na Noteci i Kanale Bydgoskim, to aktualnie realizowane jest zadanie przywrócenia drożności morfologicznej rzeki Noteci od Pakości do Krostkowa, polegające na budowie przepławek na stopniach, w których takich przepławek nie ma. Łącznie będzie to 6 obiektów, natomiast na odcinku Wisła–Odra będzie to budowa 2 przepławek – w Nakle Zachód i Gromadnie. W tej chwili trwają prace przygotowawcze do ogłoszenia przetargu na część dokumentacyjną i uzyskanie wszelkich decyzji administracyjnych. Realizacja budowy tych obiektów planowana jest na 2021 r.

Aktualnie opracowujemy również ekspertyzę dla stopnia Krostkowo. Jest to stopień bardzo specyficzny, unikatowy, wybudowany na utworach torfiastych, który sukcesywnie ulega osiadaniu. Stuletni obiekt wpisany jest do rejestru zabytków. Ekspertyza ma wykazać dalsze rozwiązania dotyczące stopnia Krostkowo – remont czy budowa nowego. Nie jest wykluczone, że w tym miejscu będzie on zbędny z uwagi na niewielkie piętrzenie. Ekspertyza będzie gotowa na koniec br.

Dalsze plany inwestycyjne na drodze wodnej Wisła–Odra to modernizacja kolejnych śluz Kanału Bydgoskiego – 3 śluz bydgoskich, które mają dokumentację i wszystkie niezbędne decyzje administracyjne (śluzy Czyżkówko, Prądy i Osowa Góra), śluz na Noteci (Nowe, Walkowice i Romanowo), a także remont stopnia wodnego w Krzyżu Wlkp., który posiada nakaz budowlany i w tym roku przygotowywana jest dokumentacja projektowa.

Oprócz dużych zadań inwestycyjnych realizowane jest bieżące utrzymanie na rzece. Utrzymanie polega na codziennych pracach zarówno pracowników naszych służb, jak i prac zleconych na zewnątrz: prace pielęgnacyjne, pielęgnacyjne wycinanie drzew, koszenie roślinności przywodnej, oznakowanie szlaku żeglownego itd. W tym roku, w ramach robót utrzymaniowych, planujemy również wykonanie remontowych prac zachowawczych na śluzie Nakło Wschód oraz remont zabudowy brzegowej Noteci (niedaleko przystani). Oba zadania planowane są na jesień br.

Przejdę do omówienia problemów nawigacyjnych. Na Noteci powstają wypłycenia – łachy, co powoduje, że głębokości tranzytowe często są niewystarczające dla transportu, a czasem nawet dla jednostek turystycznych o większym zanurzeniu. Chciałabym tylko wspomnieć o zadaniu utrzymaniowym z ubiegłego roku. Najbardziej newralgicznym miejscem uniemożliwiającym żeglugę w zeszłym roku był odcinek przy ujściu Łobzonki na Noteci. W tym miejscu problemy miały wszystkie przepływające jednostki, w tym jesienią statek „Łokietek", którym część z państwa dzisiaj popłynie. Zadanie zostało zrealizowane w ubiegłym roku. Parametry w tym roku są zdecydowanie lepsze. Na tę chwilę nie ma problemu z przepłynięciem tego odcinka.

Jak można pływać na Noteci? Jak otwarta jest żegluga? Żeglugę otworzyliśmy 8 kwietnia, ponieważ tak jak już wcześniej wspomniałam, Noteć nie jest rzeką, na której żeglugę uprawia się cały rok ze względu na konieczność zdejmowania piętrzenia na okres zimowy. Do 31 maja, czyli do dzisiaj, a później od września, czyli poza głównym sezonem turystycznym, śluzy otwarte są od poniedziałku do piątku w godzinach 7.00 – 15.00. W pozostałym czasie, również w soboty, niedziele i święta istnieje możliwość prześluzowania jednostek pływających po wcześniejszym pisemnym zgłoszeniu do odpowiedniego Zarządu Zlewni. Wielokrotnie po wpłynięciu wniosków przygotowywaliśmy śluzy do przepłynięcia jednostek na tym odcinku poza wyznaczonym czasem. W okresie od 1 czerwca do 31 sierpnia śluzy otwarte są we wszystkie dni tygodnia w godz. 10.00 – 18.00.

Kolejny slajd pokazuje parametry, którymi powinny cechować się omawiane rzeki w swojej klasie. Głównym problemem występującym na Noteci jest głębokość tranzytowa, która powinna wynosić 1,6 m. Jest to przede wszystkim głębokość dla transportu. Jednostki turystyczne najczęściej mają zanurzenie do 1,0 m. Na slajdzie pokazana jest krótka informacja o tym, gdzie są problemy i głębokości tranzytowe spadają poniżej wymaganego parametru dla tej klasy wodnej. Często są to łachy, które nie obejmują całej

szerokości koryta. Oczywiście są właściwie oznakowane, umożliwiając przejście prawą lub lewą stroną szlaku. Wszystkie głębokości są codziennie aktualizowane. Umieszczane są na naszej stronie internetowej <www.bydgoszcz.wody.gov.pl>. Na stronie jest również przekierowanie na stronę RZGW Poznań, ponieważ nasza jest cały czas w budowie i części informacji nie możemy wprost umieszczać. Informacje są łatwe do znalezienia w zakładce komunikaty nawigacyjne. Podawane są również w języku angielskim.

Na slajdach pokazano łachy i różnego rodzaju wypłycenia, które tworzą się na Noteci. Niestety jest to proces cykliczny – bardzo gwałtowny, który często zmienia się po zimie. W starym roku nie diagnozowano problemu, a po otwarciu żeglugi okazało się, że jest wypłycenie, które ogranicza parametry tranzytowe. Dzisiaj najbardziej newralgicznym miejscem, które ogranicza możliwość pływania jest odcinek poniżej Krzyża Wlkp., gdzie mamy do czynienia z dużym wypłyceniem, którego usunięcie planujemy w tym roku. W tej chwili przygotowujemy materiały do ogłoszenia przetargu na odmulenie tego miejsca.

Na slajdzie pokazujemy inne przykłady – w awanportach. Bardzo często problemy występują przy wejściach do śluz. Dziś już tak to nie wygląda. Zdjęcia są historyczne, ale ładnie pokazują tworzenie się łach na Noteci.

Ostatni problem związany z Notecią to bardzo silne zarastanie koryta rzeki, które wynika przede wszystkim z ograniczonego ruchu transportowego, zmniejszonych przepływów, temperatury, a także ze zrzutów ścieków lub spływów nawozów z pól, które powodują gwałtowne porastanie roślinnością przywodną Noteci. Jesteśmy do tego przygotowani. Na tę chwilę nie obserwujemy problemu na rzece. W ubiegłym roku udało się nam zakupić sprzęt pływający-koszący, który będzie kosił roślinność i wybierał na brzeg, aby uniknąć utrzymywania się roślinności w rzece.

Mam nadzieję, że w tym roku zmierzymy się z problemem, z którym borykali się wodniacy pływający po Noteci. Realizujemy i planujemy kolejne inwestycje. Chciałabym podkreślić, że inwestycje zawsze wiążą się z czasowym wyłączeniem obiektów z eksploatacji. Należy jednak pamiętać, że ze względu na ich unikatowy (zabytkowy) charakter i ponad 100-letnią historię bez dużych modernizacyjnych remontów te obiekty za kilka lat prawdopodobnie w ogóle nie mogłyby funkcjonować. Dlatego remonty na Noteci o takiej skali i czasie realizacji są niezbędne. Dziękuję bardzo.

Podsekretarz stanu w MGMiŻŚ Anna Moskwa:

Dziękujemy bardzo pani dyrektor. Chciałabym państwu przypomnieć, że to jest nowy RZGW. Dotychczas nie było RZGW w Bydgoszczy. Większość spraw podlegała kompetencjom Poznania. Jedną z przyczyn utworzenia RZGW w Bydgoszczy była specyfika tego terenu, jego cieków wodnych oraz śluz, które funkcjonują.

Chcielibyśmy państwa prosić o cierpliwość. Myślę, że pani dyrektor także chciała zawrzeć to w swoim przekazie. Jak państwo wiedzą śluzy są zabytkowe. Postępujemy zgodnie ze wszystkimi procedurami. Oczywiście możliwie najszybciej, na tyle, na ile jesteśmy w stanie. Prowadzimy remonty na bieżąco jednocześnie pracując w korycie rzek, tak aby żeglowność była utrzymana. Natomiast nie jest możliwe, tak jak w przypadku kolei lub drogi, zapewnić trasę zastępczą. Nie muszę państwu tego tłumaczyć. Wiecie to lepiej niż ja. Dlatego dziękujemy za cierpliwość i prosimy o dalszą przy kolejnych inwestycjach, bo nie ma innej możliwości realizacji inwestycji niż w takim trybie. Nadzorując realizację inwestycji, z perspektywy ministerstwa mamy poczucie, że realizowane są tak szybko, jak to tylko możliwe. Jednocześnie dziękujemy wszystkim instytucjom za szybkie pozwolenia, decyzje i wspieranie nas od strony administracyjnej w przeprowadzaniu wszystkich działań. Nie narzekamy na rynek wykonawców, którzy funkcjonują sprawnie, co w przypadku inwestycji jest dużym kłopotem. Dajemy sobie radę z tym wyzwaniem, co współcześnie nie jest wcale takie oczywiste, natomiast wymaga to czasu i cierpliwości. Za tę cierpliwość państwu dziękujemy. Czy państwo mają pytania odnośnie do inwestycyjnej części prezentacji?

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Pytań było bardzo dużo. Proszę mieć teraz odwagę i je zadać.

Pełnomocnik marszałka województwa kujawsko-pomorskiego do spraw dróg wodnych Stanisław Wroński:

Czy mógłbym prosić o włączenie jednej mapy? Do czasu jej uruchomienia ktoś mógłby zabrać głos.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Nie jestem od spraw technicznych, więc musielibyśmy kogoś poprosić. Witamy pana wiceprzewodniczącego Komisji pana posła Zarembę.

Poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Przepraszam za spóźnienie. Proszę mi wybaczyć.

Wicestarosta nakielski Tomasz Miłowski:

Można, tak?

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Tak. Bardzo proszę.

Wicestarosta nakielski Tomasz Miłowski:

Jakie są szanse na przyspieszenie – połączenie remontów śluz na drodze między Bydgoszczą a Nakłem? Nie ukrywam, że pytają nas o to wszyscy ci, którzy przypływają na przystań Powiat Nakielski, na której dzisiaj byliśmy i obchodziliśmy święto naszej zacnej szkoły. Wszystko idzie pięknie (remont Okola), ale gdy popatrzymy na terminy wykonania remontów Okola, Czyżkówko, Prądy, Osowa Góra, Józefinka, Nakło Wschód, to my przez 10 lat nie będziemy mogli pływać na odcinku Nakło–Bydgoszcz, Bydgoszcz–Nakło. Bardzo liczyliśmy na zainteresowanie bydgoszczan turystyką jednodniową. Były już nawet podmioty, które oferowały tego typu działalność. Czy jest jakaś szansa na to, aby przyspieszyć i skupić niezbędne remonty śluz i w ten sposób ograniczyć czas ich realizacji?

Podsekretarz stanu w MGMiŻŚ Anna Moskwa:

Oddam głos pani dyrektor, a potem uzupełnię, bo wiem, jaka będzie odpowiedź.

Zastępca dyrektora RZGW w Bydgoszczy Agnieszka Siłacz:

Rozumiem, że nie chodzi o przyspieszenie czasu pracy na jednym obiekcie, tylko o skumulowanie prac i ich prowadzenie na kilku obiektach równocześnie? Jeżeli chodzi o czas wykonania, chciałabym powiedzieć, że sama technologia wykonania prac w tego typu obiektach zakłada wykonanie prac w terminie od 1,5 roku do 2 lat. Oczywiście dążymy do tego, żeby otrzymać środki na wykonywanie prac w kilku obiektach równocześnie. Takie było założenie. Okole było priorytetem ze względu na nakaz budowlany oraz na to, że nieprzystąpienie do remontu tej śluzy spowodowałoby wyłączenie jej z eksploatacji. Pozostałe obiekty nie są w tak złym stanie i nie mają nakazów budowlanych.

W naszych założeniach mamy dążenie do kumulowania zadań. Na pewno nie ze śluzami nakielskimi, które na tę chwilę nie są w stanie kwalifikującym je do remontu. Dążymy do tego, żeby równolegle wykonywać 3 śluzy bydgoskie. Wszystkie umieszczone są w programie zadań inwestycyjnych Wód Polskich. Mają nadany wysoki priorytet. Oczywiście proszę pamiętać, że są również priorytety przeciwpowodziowe związane z ochroną zdrowia i życiem ludzi, które mają pierwszeństwo.

W naszych działaniach dążmy do tego, żeby w miarę możliwości robić remonty w jednym czasie. Dziękuję.

Podsekretarz stanu w MGMiŻŚ Anna Moskwa:

Uzupełnię, bo rozumiem, że pytanie w intencji ma także środki finansowe, dlatego siłą rzeczy, wcześniej czy później, trafia do mnie. Niestety nie jesteśmy w sytuacji kontynuowania wcześniej rozpoczętych prac. Do prac przystępujemy po wielu latach zaniedbań. Nie szukamy przyczyn i nie narzekamy. Tak po prostu jest. Z taką rzeczywistością spotykamy się na wszystkich drogach wodnych. Mamy poczucie, że środki, które przekazywane są na remonty są duże. Uczciwie musimy powiedzieć, że wreszcie są duże.

Oczywiście co jesteśmy w stanie, przyspieszymy. Natomiast nie chcemy dzisiaj składać obietnic bez pokrycia. Pokazujemy państwu środki, które mamy zagwarantowane.

Przyjęty program jest uczciwy. Wody Polskie są podmiotem rozwijającym się i prowadzącym dobrą działalność gospodarczą, co widzimy już w wielu realizowanych inwestycjach. Na chwilę obecną mamy plan, do którego, patrząc państwu w oczy, możemy się uczciwie zobowiązać. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Czy ktoś z państwa ma pytania? Bardzo proszę.

Koordynator naukowy Centrum Informacji i Promocji Śródlądowych Dróg Wodnych w Bydgoszczy Dawid Szatten:

Dziękuję za głos. Jako młoda jednostka informacyjna bardzo często otrzymujemy pytanie o otwartość szlaku, co jest bardzo ważne pod kątem jego turystycznego wykorzystania. Rozumiem, że niektóre inwestycje wymagają zamknięcia szlaku i z tym nie dyskutujemy. Natomiast czasem można zastosować pewne rozwiązania umożliwiające transport łódek turystycznych np. za pomocą dźwigu, aby szlak był otwarty. Czy RZGW rozważa taką opcję?

Zastępca dyrektora RZGW w Bydgoszczy Agnieszka Siłacz:

Rozważaliśmy możliwość zastosowania jakiegoś obejścia dla mniejszych jednostek w przypadku śluz na Kanale Bydgoskim. Stwierdziliśmy, że biorąc pod uwagę specyfikę obiektów, jak i ich zabytkowy charakter, w znaczny sposób podrożyłoby to koszty inwestycji. Ponadto przeprowadzenie nawet małych jednostek na krótkim odcinku, biorąc pod uwagę także różnicę wysokości 8 m, byłoby bardzo skomplikowanym przedsięwzięciem. Dźwig, o którym wielokrotnie słyszę, na śluzie o określonej długości, na której jest plac budowy, nie mógłby stać i przenosić jednostki o 8 metrów w dół bądź w górę. Dodatkowo trzeba mieć świadomość, że dźwig musiałby stać przez cały okres remontu obiektu, co byłoby bardzo kosztowne. Ze względów logistycznych, działkowych, uwarunkowań terenu i specyfiki prowadzenia prac nie zostało to uwzględnione w projektach. Kolejnym argumentem przeciw wprowadzeniu takiego rozwiązania są koszty, które w znaczący sposób podrożyłyby inwestycje.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Czy ktoś chciałby zabrać głos?

Pełnomocnik marszałka województwa kujawsko-pomorskiego do spraw dróg wodnych Stanisław Wroński:

Proszę państwa, wiem, że ministerstwo zajęło się dwoma najważniejszymi drogami E30 i E70, co jest słuszne, bo w systemie transportowo-wodnym mają największe znaczenie. Niemniej odcinek Odra–Wisła E70 jest odłożony na lata późniejsze.

Województwa z drogi E70 podjęły się pewnego zadania. Podjęliśmy się zadania wykonania studium przebiegu E70 na odcinku Odra–Wisła. Z naszych wcześniejszych opracowań wiemy, że dzisiejszy szlak E70 może pozostać w najlepszym przypadku drogą II klasy i pełnić funkcje turystyczne. W porozumieniu z ministerstwem postanowiliśmy wykonać studium i określić najbardziej optymalny sposób połączenia Odry i Wisły w ramach szlaku E70. Wykonaliśmy już pierwszą część – kwerendę dotychczasowych opracowań. Wiemy jak to historycznie się układało. W tej chwili biura planowania przestrzennego trzech województw (lubuskiego, wielkopolskiego, kujawsko-pomorskiego) opracowują część inwentaryzacyjną założonego obszaru. Po wykonaniu tego opracowania zlecimy część analityczną i koncepcyjną, które określą co najmniej kilka wariantów przebiegu i wskażą preferowany.

Od 9 lat przeprowadzamy tzw. warsztaty w czasie rejsów. W ciągu 6 lat, w ramach warsztatów, przepłynęliśmy Wisłę od Płocka aż do ujścia. Ministerstwo bardzo mocno zajęło się Wisłą. W związku z tym postanowiliśmy przejść na Kanał Bydgoski i Kanał Górnonotecki. W zeszłym roku mieliśmy warsztaty na Kanale Górnonoteckim, a w tym roku (27 czerwca) mamy warsztaty od Osowej Góry do Nakła.

W ramach projektu EMMA wykonaliśmy studium lokalizacyjne Platforma Multimodalna Bydgoszcz–Solec Kujawski. Tak to nazwaliśmy. Studium zostało ukończone i ma postać grubego tomu. Studium ma charakter wielobranżowy – interdyscyplinarny. Chcemy stworzyć radę interesariuszy, czyli wszystkich, którzy zainteresowani są powsta-

niem tego typu platformy multimodalnej jako portu zapleczowego dla portów morskich Trójmiasta. Niejako przy okazji, na zakończenie, chciałbym przekazać naszym gościom egzemplarze studium wykonalności.

Podsekretarz stanu w MGMiŻŚ Anna Moskwa:

Dziękujemy bardzo za prezentację. Cieszymy się, że jest coraz więcej zwolenników żeglugi śródlądowej oraz z tego, że jako ministerstwo przekonujemy coraz więcej podmiotów do tego, że żegluga śródlądowa jest, będzie i ma sens. To jest niewątpliwy sukces. Zachęcamy innych, aby uwierzyli w żeglugę śródlądową.

Czy ktoś z państwa ma pytania lub sugestie do warunków i części nawigacyjnej? RZGW jest nową instytucją. Państwo uczą się siebie nawzajem. Zachęcamy do codziennych (operacyjnych) kontaktów. Być może państwo mają jakieś pomysły na pokonanie barier codziennych. Proszę dzwonić lub przychodzić. Nowo otwarta instytucja bardzo zaprasza.

Dotychczas państwo byli przyzwyczajeni do funkcjonowania Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy. Pewnie jest potrzeba powiedzenia kilku zdań na temat podziału zadań między RZGW a UŻŚ – z czym do nich dzwonimy, w jakich sprawach i do kogo zwracamy się, czym się te dwa pomioty zajmują itd. Proszę pana dyrektora o kilka zdań na temat zadań i działań Urzędu Żeglugi Śródlądowej oraz jego roli w części nawigacyjnej.

Dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy Adam Szumlas:

Dzień dobry państwu. Panie i panowie posłowie, panie wojewodo, pani minister, szanowni goście, w dniu 1 maja br. zostałem powołany na dyrektora UŻŚ w Bydgoszczy. Moja przyjemność jest podwójna, ponieważ historycznie tak się złożyło, że przez siedem lat kierowałem nakielskimi wodociągami. Niektóre osoby kiwają głowami, pamiętają mnie. Udało się zrobić parę fajnych rzeczy dla Nakła.

Proszę państwa, ustawa z grudnia 2000 r. reguluje zakres działań Urzędu Żeglugi Śródlądowej. Głównym zadaniem, wynikającym z tej ustawy jest nadzór nad bezpieczeństwem żeglugi, nadzór. Natomiast punkt styczny między RZGW w Bydgoszczy i nami dotyczy nadzoru naszego urzędu nad tzw. głębokością tranzytową kanałów będących w gestii RZGW.

Oczywiście jest szereg jeszcze innych uprawnień przysługujących UŻŚ w Bydgoszczy. Nie chciałbym państwa zasypywać informacjami na ten temat, ponieważ tych funkcji jest wiele. Generalnie są to funkcje kontrolne. Wydajemy certyfikaty czasowej zdolności do żeglugi śródlądowej. Mamy prawo kontrolowania wszelkich obiektów, które poruszają się po drogach będących w jurysdykcji urzędu w Bydgoszczy. Kontrole odbywają się także z wody, czyli naszą flotą. Mówimy o flocie Bydgoszcz, Warszawa, Gdańsk i Giżycko. Na dzisiaj jest to flota 10 statków – łodzi patrolowych, z czego 5 łodzi ma możliwość przemieszczania się na lawetach, dlatego mamy możliwość kontrolowania mniejszych akwenów, które nie są połączone z większymi ciekami wodnymi. Ponadto pod szczególnym nadzorem urzędu jest kwestia promów pasażerskich. Na terenie działania UŻŚ w Bydgoszczy jest kilkadziesiąt promów. Jest to nasze oczko w głowie. Jako UŻŚ w Bydgoszczy wraz z satelickimi oddziałami dysponujemy mini flotą samochodową i kontrole odbywają się w drodze – z lądu.

Proszę państwa, na chwilę cofnę się do października 2018 r., gdy decyzją ministerstwa z 8 UŻŚ funkcjonujących w Polsce powstały 3 – Wrocław, Szczecin i Bydgoszcz. Na ogólną długość dróg wodnych w Polsce (3650 km) we władaniu Bydgoszczy pozostaje 2545 km dróg wodnych, co stanowi niemal 70%. Jako ciekawostkę podam, że rejon Gdańska liczy 380 km, Bydgoszcz – 804 km, Warszawa – 950 km, a Giżycko – 403 km.

Tak jak powiedziałem, jesteśmy świeżo po reorganizacji. Dzisiaj kończy się mój pierwszy miesiąc pobytu. Pracy jest co niemiara, ponieważ jednostki Gdańsk, Giżycko i Warszawa były do tej pory samodzielnymi bytami. Natomiast w tej chwili są delegaturami. Jesteśmy jednym organizmem. Jestem po spotkaniach z panem dyrektorem Kidajem, Gromkiem i dyrektorem z Giżycka – Wieczeskim. Osoby są merytoryczne. Współpraca na dzień dobry układa się bardzo dobrze. Natomiast bardzo dużo jest rzeczy natury organizacyjnej i nad tym pracujemy. Tyle z mojej strony. Jeżeli są pytania, chętnie odpowiem. Jeżeli nie, zapraszam do urzędu wszystkie osoby, które zainteresowane są naszą

działalnością. Urząd mieści się w Bydgoszczy przy ul. Marcinkowskiego 1 – w pobliżu śluzy miejskiej, na wysokości Opery Nova. Dziękuję bardzo.

Podsekretarz stanu w MGMiŻŚ Anna Moskwa:

Dziękuję bardzo, panie dyrektorze. Urząd kojarzy się z instytucją, która kontroluje i tak jest. Z ministrem Ciećko, który kontroluje sprawy środowiskowe byliśmy na dużej konferencji. Z sali padały skargi przedsiębiorców na liczbę i uciążliwość kontroli oraz na wzrastające kary. Minister spojrzał po sali, na której znajdowało się 600 przedsiębiorców i powiedział, że on ich nie kontroluje, bo są uczciwi. Po czym dodał, że on kontroluje tylko tych, którzy psują rynek. Nasz urząd również tak kontroluje. Proszę być spokojnym. Kontrolujemy i karzemy tylko takich, którzy psują rynek i uprawiają niebezpieczną żeglugę. Myślę, że podział kompetencji między urzędami jest dla państwa jasny.

Do Prawa wodnego wprowadzono jedną ważną rzecz. Zdarzało się tak, że inwestycje w zakresie gospodarki wodnej i żeglugi śródlądowej odbywały się w sposób trochę niezależny. UŻŚ zyskały kadrę i kompetencje w zakresie opiniowania tych inwestycji, które dzieją się w obszarze gospodarki wodnej (pod względem żeglugowym). Czasem jest tak, że niewielka zmiana zakresu i sposobu wykonania inwestycji przywraca w lepszy sposób żeglowność. Urzędy czuwają, aby realizowane inwestycje w jak najlepszy sposób mogły zapewnić żeglowność, nawet jeżeli celem głównym danej inwestycji nie jest żeglowność, a np. cel powodziowy lub inny, tj. związany z gospodarką wodną. To zapewnia dobrą synergię obu podmiotów i koordynację w zakresie gospodarki wodnej.

Państwo mają szczęście posiadania w Bydgoszczy jednego z decydujących (głównych) urzędów, co podkreśla rolę E70 i innych cieków wodnych, które są na tym terenie. Dlatego zdecydowaliśmy, aby w Bydgoszczy były 2 urzędy – jeden, żeby powstał, a drugi, żeby stał się jednym z urzędów centralnych.

Czy ktoś z państwa chciałby zabrać głos w części nawigacyjnej? Przekażę głos pani przewodniczącej i płynnie przejdziemy do części edukacyjnej.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, jeżeli nie ma pytań do punktu pierwszego, przejdziemy do rozpatrzenia informacji na temat rozwoju szkolnictwa branżowego w obszarze gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej, ze szczególnym uwzględnieniem kształcenia w zawodzie technik żeglugi śródlądowej.

Ze swojej strony chciałabym się odnieść do państwa pytań. Staramy się zapewnić wysokie finansowanie na realizację inwestycji w drogi wodne. Oczywiście każdy chciałby jak najszybciej. Zwracam tylko uwagę na to, że nadganiamy 70 lat zapóźnień i to nie tylko w żegludze śródlądowej. Poprzednie kadencje Sejmu odczuwamy jako brak inwestycji w portach, które po ich zrealizowaniu plus inwestycje w ostatnich trzech latach gwarantowałyby dzisiaj dużą ilość przeładunków. Staramy się, ale proszę sobie wyobrazić, o ile bylibyśmy dalej, gdyby sukcesywnie przez ostatnich kilkadziesiąt lat chociaż miliard złotych szedł na żeglugę śródlądową. Dzisiaj moglibyśmy zajmować się tylko kosmetyką. Nadganiamy dziesiątki lat zaniedbań, bo to nie tylko są projekty rządowe. Jest to także praca u podstaw. Z kolei mówiąc o obiektach zabytkowych, a na sali są przedstawiciele władz samorządowych i wojewódzkich, państwo wiecie jak wyglądają procedury w przypadku postępowania wobec obiektów zabytkowych.

Proszę o cierpliwość, aczkolwiek wydaje mi się, że zakreślona perspektywa ze wskazaniem wysokich środków na ten cel gwarantuje, że przynajmniej ten program będzie kontynuowany, a to pozwoli na rozwój żeglugi śródlądowej.

Dziękując pani minister i pani dyrektor.

W tej chwili przechodzimy do następnego (ważnego) punktu, bo bez kadry i szkolnictwa branżowego rozwój żeglugi śródlądowej nie będzie możliwy. W związku z tym bardzo proszę panią minister o zabranie głosu i przedstawienie informacji na ten temat.

Podsekretarz stanu w MGMiŻŚ Anna Moskwa:

Dziękuję bardzo. Pani przewodnicząca, w temacie mieliśmy także gospodarkę morską i kształcenie. Myślę, że skupimy się na żegludze śródlądowej, bo to nas dzisiaj bardziej interesuje – średnie kształcenie z lekkim akcentem na dokształcanie wyższe.

We Wrocławiu mamy Technikum Żeglugi Śródlądowej. Jest to szkoła resortowa. Jeżeli chodzi o żeglugę śródlądową jest to jedyna taka szkoła prowadzona bezpośrednio przez resort. Od niedawna ministerstwo ma możliwość przejmowania lub otwierania swoich szkół. W tym przypadku rozpoczęto kształcenie od początku. W tym roku pierwszy rocznik kończy pierwszy rok kształcenia. W szkole jest jeden oddział – jedna klasa (20 uczniów) z tytułem technik żeglugi śródlądowej. Mamy już prawie skompletowaną klasę na kolejny rok i przygotowujemy się do nowego roku szkolnego.

Inne szkoły prowadzone są przez jednostki samorządu terytorialnego, tj. Kędzierzyn -Koźle. Myślę, że nie trzeba o niej opowiadać, bo każdy, kto nosi mundur lub ma coś wspólnego z tą dziedziną, wie, że taka szkoła istnieje i funkcjonuje. Obecnie w szkole uczy się 110 uczniów. Uczniowie kończą szkołę z tytułem technik żeglugi śródlądowej.

W szkole w Nakle państwo byli i wiedzą. Myślę, że nie trzeba przytaczać statystyk.

W Gdańsku zespół szkół kształci techników żeglugi śródlądowej – 18 osób. Technikum Morskie i Politechniczne w Zachodniopomorskim Centrum Edukacji Morskiej i Politechnicznej w Szczecinie kształci techników żeglugi śródlądowej – obecnie 29 osób.

Wobec sytuacji na rynku kształcenia i potrzeb nie planujemy otwierania nowych szkół w zakresie żeglugi śródlądowej. Planujemy rozwijanie kształcenia na podstawie funkcjonujących już szkół. Naszą ambicją (przede wszystkim w prowadzonej przez nas szkole) jest zwiększenie wymiaru kształcenia praktycznego. Możemy się pochwalić dobrymi absolwentami. Jesteśmy z tego dumni. Cieszymy się, że mają dobrą pracę i szybko trafiają na rynek pracy. Kształcenie praktyczne jest jednym z wyzwań. Chodzi o to, żeby uczeń po ukończeniu szkoły nie musiał robić szeregu kursów i zdobywać kolejnych kwalifikacji. Chcemy, żeby szkoła zapewniała bezpośrednie przeniesienie na rynek pracy i pracę na różnych jednostkach.

Tymczasem jednostki się zmieniają, a my ciągle kształcimy na tych samych jednostkach co wiele lat temu. Jednostki to niekoniecznie symulatory. W szkołach mamy coraz więcej symulatorów. Często zdarza się, że szkoły żeglugi śródlądowej mają lepsze symulatory niż szkoły morskie. Jest to także wyzwanie. Gdy popatrzymy na szkoły zachodnie i kształcenie wyższe, to widzimy, że symulatory są zdecydowanie tańsze niż praca bezpośrednio na jednostkach, więc również w to inwestujemy i jest to naszym celem. Jednocześnie w kształceniu zwiększamy rolę informatyki i informatyzacji. Jeśli popatrzymy na nasze akademie morskie lub uniwersytet, co jest dla nas pewnym kierunkiem, to widzimy coraz większą informatyzację transportu morskiego i śródlądowego. Naszą ambicją na przyszłość jest to, aby jak najwięcej elementów IT znalazło się w szkołach żeglugi śródlądowej. Jako ministerstwo, wychodząc naprzeciw temu co się dzieje na rynku, możemy prowadzić informatykę żeglugi śródlądowej i gospodarki morskiej.

Oddam głos panu dyrektorowi Zapartowi, aby w kilku zdaniach opowiedział o tym, jak funkcjonuje kształcenie w zakresie żeglugi śródlądowej, jakie są wyzwania i plany na przyszłość. Proszę bardzo.

Dyrektor Technikum Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu Paweł Zapart:

Pani minister, pani przewodnicząca, szanowni państwo, bardzo dziękuję za możliwość zabrania głosu. Jest mi niezmiernie przyjemnie, że w tak zacnym gronie będę mógł (nie ukrywam) pochwalić się z przyjemnością naszymi osiągnięciami.

Tak jak pani minister była łaskawa wspomnieć, jesteśmy nową placówką, ale z bardzo długim rodowodem. Nadmienię, że szkoła powstała w 1947 r. Natomiast z niezrozumiałych przyczyn, podobnie jak całe szkolnictwo zawodowe we Wrocławiu, została zdewastowana, zlikwidowana w 2005 r. Dzięki gospodarskiemu i systemowemu podejściu MGMiŻŚ była możliwość powołania na nowo tej szkoły do życia.

Proszę państwa, była to szkoła z ogromnymi tradycjami, wspaniałą bazą dydaktyczną, znakomitą kadrą i pięknymi obiektami. Dodam, że była to pierwsza szkoła na trenie Wrocławia, która miała swój prywatny basen i pełnowymiarowe boisko do gry w piłkę nożną. Macie państwo zapewne świadomość, że łatwo coś zniszczyć, ale trudno odbudować.

Nie chcę wchodzić w szczegóły i oceniać, ale spotykając się z wrocławianami na różnego rodzaju spotkaniach w plenerze – na piknikach, gdzie staramy się zaistnieć i pokazać, zawsze pada pytanie: dlaczego? Pozostawiam to bez odpowiedzi.

Tak jak wspomniałem, dzięki ogromnemu zaangażowaniu ministerstwa udało się szkołę powołać. Proces jej powołania rozpoczął się już w 2017 r. Rozpoczęliśmy od zabiegów czysto logistycznych, czyli znalezienia lokalizacji, osoby, która będzie się tym zajmowała, stworzenia planów do realizacji (na już i później) itd. W tym momencie jesteśmy na dość zaawansowanym etapie w zakresie wyposażenia i zaplecza dydaktycznego. Nasza bolączką jest brak własnego budynku. Nie pozostawiono jednak tego samemu sobie. Pracujemy nad tym, aby pozyskać budynek na terenie Wrocławia. Nie ukrywam, że czyniłem różnego rodzaju starania i rozmawiałem z różnymi instytucjami. Owszem, mógłbym dostać od ręki piękny budynek dla szkoły, ale w Legnicy. Państwo doskonale wiecie, że tradycją tej szkoły jest miasto Wrocław, więc nie było takiej możliwości, aby przenieść ją do Legnicy. Tak jak wspomniałem, jesteśmy na dobrej drodze. Trwają prace po to, by w przyszłym roku wejść do swojego budynku. Oczywiście nie w tak w pełnym zakresie, w jakim byśmy chcieli, ale na tyle, żeby móc otwierać kolejne kierunki. Jak wiadomo, żegluga śródlądowa to nie tylko ludzie, którzy będą obsługiwali barki. To jest cała infrastruktura. Mnie konkretnie jako dyrektorowi pierwszej resortowej szkoły ministerstwa bardzo zależy na tym, żeby kształcenie w naszej szkole było kompleksowe. Wychodzimy naprzeciw potrzebom gospodarki żeglugi śródlądowej.

Dodam, że przejęliśmy (ukłon w stronę tradycji) statek szkolny, na którym przez lata szkolili się nasi uczniowie. Mam na myśli zestaw Westerplatte II. Udało się już zakupić nowe silniki do jednostki. W tej chwili jesteśmy po wyłonieniu dokumentacji technicznej do remontu, ponieważ ten proces musi być przemyślany i usystematyzowany. Jest to dosyć duża inwestycja. Co mogę powiedzieć? Jednostka jest w stanie opłakanym, a to dlatego, że przez 6 lat niszczała w jakiś zaroślach. W pewnym momencie pojawił się pomysł, którego nie będę komentował, aby statek sprzedać na złom. Na szczęście statek tkwił tak głęboko w tych szuwarach, że pomysł zarzucono i o nim zapomniano. Przejęliśmy statek, który będzie wyremontowany. Pozwoliłem sobie kiedyś na żart w obecności pana ministra, że ze starego Westerplatte będzie tylko trochę blachy i nazwa. Cała reszta to będzie praktycznie nowa jednostka. Cały czas nad tym pracujemy. Moim dążeniem jest, aby praktyka dla uczniów w przyszłym roku (maj-czerwiec) odbyła się już na naszej jednostce. W tej chwili uczniowie odbywają praktyki, korzystając z uprzejmości zaprzyjaźnionej szkoły w Kędzierzynie-Koźlu. Dodam, że mamy znakomite stosunki ze szkołą w Nakle. Dzięki uprzejmości pana dyrektora na początku tamtego roku szkolnego wraz ze swoimi uczniami miałem okazję gościć u państwa dwa dni. Proszę mi wierzyć, że były to niezapomniane dwa dni pełne atrakcji. Odbyliśmy wspaniały rejs Kanałem Bydgoskim i zostaliśmy ugoszczeniu po królewsku. Moi uczniowie do tej pory wspominają i pytają o następny raz, więc panie dyrektorze, będziemy ustalać.

Drodzy państwo, tak jak wspomniałem, cały czas pracujemy. Oczywiście jesteśmy jakby w stanie ciągłego rozwoju. Natomiast co cieszy i jest dobrym prognostykiem na przyszłość to fakt, że jesteśmy jednym z elementów rozwiązania systemowego, które zaproponował ten rząd w zakresie szeroko pojętej żeglugi. Z naszej strony wymaga to jeszcze sporo pracy. Mamy ogromne wsparcie ze strony ministerstwa. Osoba pani minister w dużym stopniu powoduje to, że kiedy pojawiają się jakieś chwile zwątpienia, ze swoistym wdziękiem skutecznie pogania. Z tego miejsca chciałbym podziękować za to, co zostało zrobione dla szkoły. Mam nadzieję, że wszyscy państwo będziecie nam kibicowali. Dziękuję bardzo.

Jeżeli pod laptop podpięty jest internet, pozwolę sobie zaprezentować jeszcze jedną rzecz. Proszę państwa, chciałbym państwu zaprezentować krótki film promocyjny przy okazji rekrutacji – 30 sekund.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Tymczasem powitam naszego kolegę – posła Andrzeja Kobylarza. Witamy i cieszymy się, że pan poseł dotarł.

Poseł Andrzej Kobylarz (Kukiz15):

Przepraszam za spóźnienie.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Nie szkodzi. Nie tylko pan się spóźnił, pan wojewoda również. Czekaliśmy cierpliwie.

Dyrektor Technikum Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu Paweł Zapart:

Proszę państwa, oto trzydziestosekundowy spot reklamowy z udziałem uczniów naszej szkoły.

[Prezentacja spotu reklamowego szkoły]

Bardzo państwu dziękuję.

Podsekretarz stanu w MGMiŻŚ Anna Moskwa:

Dziękujemy bardzo. Czy ktoś z państwa chciałby zabrać głos? Pan przewodniczący?

Przewodniczący poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Nie. Pan, bardzo proszę.

Burmistrz miasta i gminy Nakło nad Notecią, prezes zarządu Związku Miast i Gmin Nadnoteckich Sławomir Napierała:

Szanowna pani minister, szanowny panie przewodniczący, parlamentarzyści, panie wojewodo, szanowni goście, chciałbym bardzo serdecznie podziękować za to, że zechcieliście skorzystać z tego miejsca i spotkać się dzisiaj w Nakle nad Notecią, aby dyskutować o dwóch podstawowych problemach. Pierwszy problem to rzeka Noteć, która spędza nam sen z oczu od wielu lat. Działania, które podejmowały samorządy dotyczyły głównie tego, co działo się przy brzegu, czyli podejmowano budowę marin. Przy okazji, jestem także przedstawicielem Związku Miast i Gmin Nadnoteckich. Obecni są również moi koledzy.

Samorządy, począwszy od województwa lubuskiego, poprzez Wielkopolskę aż do kujawsko-pomorskiego budowały przystanki wodne lub mariny. To wszystko jest. Cały czas zastanawialiśmy się nad tym, czy przyjdzie taki moment, w którym we właściwy sposób będzie można korzystać z Noteci oraz z Wielkiej Pętli Wielkopolskiej. Po tym, co dzisiaj usłyszałem oraz po podejmowanych działaniach, bo przecież widzimy, że pojawiły się choćby maszyny koszące, co udrażnia koryto, staje się to faktem. Zatem istnieje bardzo duża szansa, że w najbliższym czasie żeglowność na 1,6 m (a może trochę więcej) zostanie utrzymana. Jest nadzieja po tym, co dzisiaj powiedziała pani dyrektor Agnieszka Siłacz. Nadzieja jest realna. Działania samorządów oraz Związku Miast i Gmin Nadnoteckich będą miały swoją kontynuację w turystycznym zaistnieniu rzeki.

Związek Miast i Gmin Nadnoteckich przyjął stanowisko na marcowym posiedzeniu zgromadzenia ogólnego, w którym wyraża dążenie do tego (i lobbuje za tym), aby Noteć w przyszłości utrzymała II stopień żeglowności. To jest cel. Nie wyobrażamy sobie i absolutnie nie widzimy możliwości doprowadzenia żeglowności rzeki Noteć do IV stopnia. To jest nierealne.

Dążymy, i o to prosimy i wnioskujemy do pani minister oraz do parlamentarzystów, żeby utrzymać tradycję i w oparciu o drogę wodną E40, szczególnie odcinek Gdańsk–Bydgoszcz, Gdańsk–Toruń, była kontynuacja drogi E70 w kanale równoległym. Mówię o IV stopniu żeglowności w kierunku Odry – gdzieś w pobliżu Noteci. Tradycja Nakła, tradycja Bydgoszczy, Kanału Bydgoskiego, gmin skupionych wokół Noteci na terenie Wielkopolski i województwa lubuskiego to jest ten obszar, na którym, o czym mówił pan Stanisław Wroński, chcielibyśmy aby gdzieś w pobliżu w przyszłości powstał kanał łączący przyszłe Emilianowo, które panie wojewodo, powoli nam się gdzieś w głowach rodzi.

Po drugie, to wszystko nie miałoby sensu, gdyby nie nasza szkoła. Szkoła Żeglugi Śródlądowej jest już w Nakle od 27 lat i to co dzisiaj usłyszeliśmy, to coś bardzo nowego i bardzo budującego zarówno dla Związku Miast i Gmin Nadnoteckich, jak i dla samorządu nakielskiego, a mianowicie, że widać praktyczne działanie ministerstwa w kierunku przełożenia na jakość kształcenia. Nie da się kształcić teoretycznie. Uczniowie muszą być kształceni praktycznie. Jestem nauczycielem z wieloletnim stażem i wiem, że tylko praktyka daje postęp, a teoria może to wszystko tylko zatrzymać. Żeby była

praktyka, musi być technologia i to technologia jak najwyższa. Resortowe działania, najnowsze technologie i praktyki u naszych armatorów będą tego gwarantem. Chcę podziękować za to wszystko, co dzisiaj usłyszeliśmy. Panie wojewodo, cieszę się, że odbyło się to w mojej gminie – Nakle nad Notecią koło Bydgoszczy. Dziękuję bardzo i cieszę się, że możemy państwa gościć. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Bardzo proszę, pan wojewoda.

Wojewoda kujawsko-pomorski Mikołaj Bogdanowicz:

Szanowna pani minister, szanowna pani przewodnicząca, szanowna pani poseł Ziemi Kujawsko-Pomorskiej, panowie posłowie, członkowie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, szanowni państwo, drodzy samorządowcy, bardzo przepraszam za spóźnienie. Naprawdę nie planowałem tego, ale najpierw wypadek w urzędzie wojewódzkim, a potem ogromne korki spowodowały, że nie mogłem być na czas. Bardzo przepraszam jeszcze raz. Piątki w województwie kujawsko-pomorskim bywają trudne, ale jesteśmy już na ukończeniu ważnych inwestycji (być może troszkę się przeciągną), które spowodują, że w przyszłości będzie lepiej. Nie chciałbym, żeby to państwa zniechęciło do podobnych, kolejnych spotkań w województwie kujawsko-pomorskim.

Szanowna pani minister, a przede wszystkim pani przewodnicząca, bardzo dziękuję za to, że to spotkanie odbywa się w Nakle nad Notecią – u pana burmistrza i pana starosty, tj. w miejscowości bardzo gościnnej w naszym województwie. Mamy wiele miejsc gościnnych, ale to zasługuje na uwagę. Zgadzam się z tym, co powiedział pan burmistrz na temat planowanych inwestycji, które były omawiane przez panią dyrektor Agnieszkę Siłacz z RZGW w Bydgoszczy. Inwestycje są bardzo potrzebne.

Proszę państwa, jako były zastępca burmistrza Kruszwicy bardzo dobrze pamiętam 2010 r., odcięcie jednego z moich półwyspów w gminie Kruszwica od lądu, udział wojska i trzy miesiące bardzo ciężkiej i skomplikowanej akcji. Mieliśmy wtedy bardzo duże problemy i nie tylko na tamtym terenie. Naprawdę było to niebezpieczne i nie było nam do śmiechu.

W tym roku wracałem z kilkudniowej wizyty po województwie. We wszystkich miejscach niby woda nie była duża, ale jak się okazało, w ostatnim momencie tama we Włocławku przyjęła dużo więcej wody i był problem. Musieliśmy zwiększyć zrzut wody, co mogło przynieść określone konsekwencje. Niby nie padało, niby fala miała się spłaszczyć, ale jednak to jest żywioł.

Państwo mówią o żeglowności. Jest to bardzo ważne. Z kolei ja mówię przede wszystkim o bezpieczeństwie naszych mieszkańców i o rolnikach, którzy zawsze bardzo się denerwują, gdy mają zalane uprawy, nie mają przychodów itd. Jest to bardzo trudne.

Szanowni państwo, wracając do poruszanego tematu, bardzo chciałbym podziękować za to, że Bydgoszcz stała się stolicą gospodarki wodnej (śródlądowej). Ulokowanie RZGW w Bydgoszczy uznajemy za nasz bardzo duży sukces. Jak słyszymy, zakres kompetencji RZGW może się poszerzyć, ale jest to tajemnica i nie mogę o tym mówić. Bardzo się cieszymy, że centralny UŻŚ dla Wisły również znalazł swoje miejsce w naszym mieście (województwie), co oznacza, że musimy bardzo mocno postawić na szkolnictwo zawodowe i wyższe.

Szanowni państwo, naprawdę nie mamy już dzisiaj fachowców. Wszyscy to wiecie. Reprezentujecie różne instytucje. Bezrobocie w całej Wielkopolsce wynosi niecałe 3%. W województwie kujawsko-pomorskim bezrobocie wynosi jeszcze 7–8%, co może nie jest powodem do dumy, ale szanowni państwo, nie mamy fachowców. Musimy sobie ich wychować. Bardzo dobrze, że w naszym województwie są takie szkoły, jak w Nakle nad Notecią, UKW i pan profesor Babiński. Żałuję, że nie ma z nami pana profesora, bo myślę, że mógłby dużo wnieść do naszej dyskusji. Zatem lokalizacja plus wzmocnienie szkolnictwa zawodowego i wyższego w tym obszarze są bardzo ważne. Praktykę mamy gdzie zdobywać, bo przecież, czy to w RZGW, czy w UŻŚ jest bardzo dużo możliwości.

Przechodzę do tematu, na którym bardzo mi zależy, a chciałbym, żeby przy państwu wybrzmiał. Chodzi o małą retencję. To jest temat, którym bardzo mocno się zajmuję i bardzo mi na nim zależy. Chciałbym przedstawić pewne wnioski, które wypływają

z pracy zespołu przy wojewodzie kujawsko-pomorskim, który jest częścią zespołu rolnego. Bardzo bym chciał, aby państwo to usłyszeli i żebyśmy mówili jednym językiem, bo ostatnie decyzje MRiRW nie są spójne z oczekiwaniami spółek wodnych, rolników i nas wszystkich, którzy to wszystko obserwują.

W województwie kujawsko-pomorskim suma opadów jest najniższa w Polsce. Dotyczy to także części województwa wielkopolskiego, ale to my jesteśmy w centrum. Chcemy, aby nasze województwo było wzięte pod uwagę w pierwszej kolejności. To moje życzenie i marzenie, no, ale życzenia i marzenia można mieć. Wiem, że MRiRW ma duże kompetencje. Z drugiej strony wiem, że projekt realizowany jest przez ministerstwo i panią minister, więc pozwolę sobie na kilka uwag. Jesteśmy przeciwni temu, aby zasilać rolników w wodę poprzez studnie głębinowe. Po pierwsze, wody mamy bardzo mało, a w tej chwili finansowanie dla rolników ze środków unijnych na takie projekty jest. Dla nas nie jest to rozwiązanie długookresowe. Po drugie, na pewno mamy duży poziom zaniedbania, jeżeli chodzi o funkcjonowanie spółek wodnych, a dokładniej, funkcjonowanie cieków wodnych, którymi spółki się zajmują. Nie wszystkie gminy w województwie kujawsko-pomorskim mają spółki wodne. Niekiedy jest tak, że rolnicy nie powołują spółek wodnych lub ich działalność powoduje, że są wygaszane. Pewne kompetencje przejmują urzędnicy gminni, ale to nie jest rozwiązanie. Pójście spółek w komercję również źle się kończy, bo spółki bardziej zajmą się biznesem niż dbaniem o cieki wodne i wygląda to kiepsko. Jak jest sucho, to jest spokój i wszystko zarasta, ale raz na kilka lat przychodzi duża woda i jest wielkie niezadowolenie i wielkie pretensje – niedrożne kanały, zaniedbanie urządzenia, a spółki niedofinansowane. Cieszę się, że od trzech lat jako wojewoda mam 4 mln zł, które dzięki ministrowi rolnictwa rozdaję. Te pieniądze naprawdę się przydają, inwestycje są realizowane, ale to wszystko jest za mało. Tu nie chodzi o pieniądze.

Głównym naszym wypracowanym wnioskiem jest odtwarzanie i budowanie tych zbiorników wodnych, które na przestrzeni ostatnich 30 lat były niedocenione, zasypane, szczególnie przez gospodarstwa wielkotowarowe, które chcą mieć równo, a najlepiej, żeby w ogóle tego nie było. Zostało to całkowicie zniszczone. Uważamy, że powinniśmy iść w kierunku odtworzenia zbiorników i zbudowania przy powierzchniowych zbiornikach wodnych pewnego zadrzewienia w celu stworzenia pewnego ekosystemu. Takie głosy płyną z całego województwa. Nawet sami rolnicy o tym mówią. Moim zdaniem jest pewna potrzeba uregulowania prawnego w zakresie możliwości dojazdu do kanału. W tej chwili jest tak, że to rolnik jest właścicielem rowu i nie pozwala na wejście spółki wodnej w celu przeprowadzenia renowacji. Ostatnio rozmawiałem z ambasadorem Czarnogóry i wiem, że w ich kraju, mimo zasiewów, odpowiednia służba ma prawo wejść w teren i wyczyścić cieki wodne. W Polsce jest to pewien kłopot. Zatem bardzo istotne są kwestie własności, podobnie jak spięcie pewnych kompetencji. Coś należy do Wód Polskich, coś należy do samorządów, a coś należy do spółek wodnych, czyli do rolników. Na pewno musi to ulec uregulowaniu.

Namawiamy pana ministra rolnictwa, żeby w nowym okresie programowania unijnego tereny rolne, które będą wykorzystywane przez rolników na potrzeby odbudowy ekosystemów objęte były płatnościami obszarowymi. Należy dać motywację rolnikom, że oprócz tego, że wybuduje staw-zbiornik wodny z zalesieniem, to dostanie na to określone środki. Będzie strata z powodu nieużytkowania terenu rolniczo, ale otrzyma za to środki finansowe, co będzie stanowiło jego dochód. Myślę, że byłaby to bardzo ważna zachęta dla rolników. Wchodzę w tematy rolnicze, broń Boże, nie chciałbym zanudzić, ale powinniśmy iść w tym kierunku.

To tyle, jeżeli chodzi o tematy związane z małą retencją. Oczywiście wiedza na ten temat Wód Polskich, pani minister i ministra rolnictwa jest bardzo duża, ale myślę, że jest to ostatni moment, żeby na poważnie zacząć się za to brać. Pani minister, z tego co wiem, mamy mało czasu, żeby zaplanować te działania. Jesteśmy na ostatniej prostej. Sformułowałem wnioski do MRiRW. Prześlę je również do pani minister, jeżeli pani minister pozwoli. Uważam to za bardzo ważny element, który trzeba wdrożyć.

Szanowni państwo, przepraszam, że zająłem aż tyle czasu. Bardzo dziękuję jeszcze raz pani przewodniczącej, pani minister, obecnym państwu parlamentarzystom, samo-

rządowcom i wszystkim tym, którzy zajmują się tematyką żeglugi śródlądowej i tematami z tym związanymi. Dziękuję za obecność i rozmowę. Życzę państwu wszystkiego dobrego i dobrego weekendu, który powoli się zbliża. Dziękuję bardzo.

Podsekretarz stanu w MGMiŻŚ Anna Moskwa:

Dziękuję bardzo za ten głos. Rzeczywiście moglibyśmy przejść do kolejnej części i porozmawiać o retencji, ale nie damy się do końca sprowokować, bo zajęłoby to bardzo dużo czasu. Jedynie chciałam powiedzieć, że wkrótce na Komitecie Stałym pojawi się duży program dużej retencji. Można mówić małej retencji, ale ta duża jest niewątpliwie ważna. W ogóle wchodzimy w temat całego bilansu wodnego, na który również moglibyśmy długo rozmawiać, żeby np. cała polityka nie skupiała się na wypłacaniu odszkodowań, bo tak w tej chwili jest, a na aktywnym zapobieganiu, ponieważ wody mamy coraz mniej. Przyjmujemy wszystkie wnioski, które pan wojewoda przekazał.

Chciałam powiedzieć, że jako ministerstwo wspólnie z MRiRW podjęliśmy się przeglądu tematu spółek wodnych. Widzę, że trzeba będzie zaprosić pana wojewodę jako członka zespołu. Chcemy rozbroić całą fikcję legislacyjną i techniczną przy spółkach wodnych. Podejdziemy do tematu od nowa – nowe regulacje, nowe przepisy, nowe zasady funkcjonowania, tak aby spółki wodne spełniały swoją funkcję, a w statystykach nie było setek spółek, które potem świetnie wyglądają w statystykach unijnych, zaś faktycznie nie spełniają swojej roli. Podejmujemy się tego i chcemy zbudować nowy model spółek wodnych. Ponadto podejmiemy cykl szkoleń i spotkań. Szukamy także środków, żeby potem spółki zasilać, również instytucjonalnie.

Przyjmujemy wszystkie głosy z pokorą i do wiadomości. Zapraszamy pana wojewodę do wszystkich działań. Więcej o retencji nie mówimy, bo moglibyśmy nie zdążyć ani na rejs, ani na inne punkty dzisiejszego programu. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Czy ktoś z państwa ma pytania? Bardzo proszę.

Wicestarosta nakielski Tomasz Miłowski:

Pani przewodnicząca, pani minister, wielce szanowni goście, jako powiat nakielski także chcielibyśmy podziękować za to, że dzisiaj jest tak ważny dzień w jednej z gmin powiatu nakielskiego.

Chciałbym odnieść się do drugiego tematu, ponieważ wśród nas są dyrektorzy szkół morskich i szkół, które prowadzą podobne do powiatu nakielskiego technika żeglugi śródlądowej. Oczywiście cieszymy się i bijemy brawo, że tak zacna szkoła została reaktywowana we Wrocławiu. Jak słyszmy jest to szkoła o charakterze ministerialnym. Korzystając z obecności Komisji i państwa powiem, jak wygląda to od strony samorządu. Mam takie szczęście, że jestem radnym powiatowym od czasu, gdy powstały powiaty. Proszę państwa, było tak, że w samorządach powiatowych z subwencji oświatowej potrafiliśmy budować sale gimnastyczne. Wystarczało pieniędzy na bieżące utrzymanie szkół i na inwestycje. Dzisiaj sytuacja jest taka, że poza subwencją powiat nakielski przeznacza ponad 5 mln zł ze swoich środków, a skarbnik informuje, że w przyszłym roku będzie to dużo więcej. Dlaczego o tym mówię? W systemie oświaty jest za mało środków. Wiemy, że zmniejszył się udział w PKB z 3,8% do 3,0% i to się odbija na tym, że samorządy muszą dokładać tyle środków.

Mam konkretną prośbę i wniosek do przemyślenia. Czy państwo w obecności samorządów i dyrektorów szkół moglibyście zadeklarować podjęcie starań o to, aby zwiększyć wagę na technika żeglugi śródlądowej? Dzisiaj dostajemy poczwórną subwencję na technikum. Może mogłaby to być 6-cio,7-io lub 8-krotność subwencji, bo chcielibyśmy bardzo dobrze prowadzić te szkoły.

Dzisiaj nad Notecią była mowa o tym, że szkoła była już ministerialną i wtedy dobrze się działo. Przypomnę jednak, że największą inwestycję (16,5 mln zł) przeprowadził powiat nakielski. Przystań, na której dzisiaj gościliśmy służy szkole i diametralnie zmieniła warunki nauczania. Do urzędu marszałkowskiego występujemy o środki finansowe na rzeczy, o których państwo informujecie w materiale. Mówicie, że jest konieczność wyposażenia w symulatory. W projekcie o wartości 5,7 mln zł występujemy m.in. o zakup nowego statku szkoleniowego, symulatora i pracowni symulatora nawigacyjnego. Mini-

sterstwo deklaruje wsparcie. Nie ukrywam, że 2 lata temu jeździliśmy do pana ministra Materny i prosiliśmy o wsparcie. Ba, pisaliśmy również do europosłów, bo powiedziano nam, że można bezpośrednio starać się o środki w Brukseli. Taka była intencja naszych listów do europarlamentarzystów. Chcieliśmy w Brukseli poszukać środków, argumentując to tym, że w ciągu ostatnich 14 lat wykształciliśmy 400 ludzi pracujących dzisiaj na rzekach Europy – głównie Zachodniej. Czy nie mogliby nam pomóc? Taka była intencja tego pisma. Jesteśmy bardzo zainteresowani pozyskaniem większych środków na prowadzenie technikum. Może powinny być dodatkowe dotacje rozwojowe, przeznaczone (jaka sama nazwa wskazuje) tylko na tego typu szkoły.

O brakach w oświacie powiem tak, zacną szkołą jest liceum ogólnokształcące, w którym jest 400 uczniów. Proszę państwa, do tej szkoły dokładamy ponad 550 tys. zł, a do Zespołu Szkół Żeglugi Śródlądowej – 140 tys. zł. W systemie musi być więcej środków, które pozwolą na prowadzenie bardzo ważnej inwestycji – na unowocześnianie szkół, zwłaszcza pod względem rozwoju szkolnictwa zawodowego. Dziękuję bardzo.

Wojewoda kujawsko-pomorski Mikołaj Bogdanowicz:

Szanowna pani przewodnicząca, szanowna pani minister, szanowni państwo parlamentarzyści, szanowny panie starosto, nie chciałbym w piątek (w samo południe) wkładać kija w mrowisko, ale szanowni państwo, czegoś tu nie rozumiem. Panie kuratorze, był u mnie dzisiaj prezes stowarzyszenia i nie była to pierwsza rozmowa, którą odbyłem w ostatnich tygodniach. Stowarzyszenie prowadzi szkołę niepubliczną – zawodową (niedaleko stąd), w której uczy się 138 uczniów. Szkoła bez problemów wychodzi na swoje. Oczywiście, nie ma tam Karty Nauczyciela. Powstaje pytanie, czy można i należy w nieskończoność dotować z systemu, skoro znam (pan kurator na pewno też) kilka, a może kilkanaście szkół niepublicznych, które przy drobnym wsparciu (nie finansowym wsparciu, ale organizacyjnym i lokalowym) doskonale sobie radzą w ramach subwencji. Wiem, że jest to dosyć poważna teza.

Szanowni państwo, to są fakty. Myślę, że wymaga to innego podejścia niż tylko i wyłącznie patrzenia na zwiększenie subwencji. Na pewno jak dać jednym, to następnym, kolejnym itd. Tu jest potrzebna reforma, ale moim zdaniem troszeczkę inna.

Panie starosto, szanowni państwo, bardzo sobie cenię, że w Nakle nad Notecią mamy szkołę, która w taki sposób kształci młodych ludzi. Jak pan starosta powiedział, 400 osób wyszło na nasz kujawsko-pomorski rynek i mam nadzieję, że ci, którzy będą stąd wychodzić będą pracowali w instytucjach, które przez rząd zostały ulokowane w Bydgoszczy. Bardzo dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Do mnie jako przewodniczącej dochodzą różne głosy. Wiem, że jest inicjatywa, aby ta szkoła przeszła pod kuratelę ministerstwa. Jeżeli starostwu tak ciężko prowadzić szkołę, to może wyrazicie zgodę na to, żeby szkoła w myśl propozycji radnych przeszła pod ministra? Panie starosto, ma pan wtedy problem rozwiązany. Czy pan wyrazi zgodę na to, żeby ta szkoła przeszła pod ministra?

Wicestarosta nakielski Tomasz Miłowski:

Szanowni państwo, taka propozycja się pojawiła. Nam chodziło o pomoc finansową. Nie chcielibyśmy tracić takiego rodzynka.

Natomiast ustosunkowując się do wypowiedzi pana wojewody, powiem, że w naszej gminie szkoły niepubliczne również funkcjonują, tyle że tam pensum wynosi 24 godziny i stąd oszczędności oraz wystarczająca subwencja. Tak to wygląda.

Proszę państwa, będziemy analizować możliwości, bo wiemy, że Technikum Żeglugi Śródlądowej jest w Zespole Szkół Żeglugi Śródlądowej. W tym Zespole są jeszcze inne szkoły. Jest kwestia praktyk, przystani, trwałości projektów itd. Potrafię spojrzeć w oczy każdemu dyrektorowi z Zespołu Szkół Żeglugi Śródlądowej, bo naprawdę dobrze traktujemy tę szkołę. Nie będę wymieniał inwestycji, ale chcielibyśmy rozwijać szkołę przy państwa pomocy. Zapowiadaliście, że trzeba pomagać. W związku z tym chcemy być dalej organem prowadzącym, ale jednocześnie chcemy skorzystać z pomocy finansowej ministerstwa, która będzie przekazywana do wszystkich szkół prowadzących tego typu technika. Dziękuję.

Podsekretarz stanu w MGMiŻŚ Anna Moskwa:

Kilka zdań, zanim oddam głos. Oczywiście naszą intencją jest, aby pomagać wszystkim szkołom. Nie chciałabym, aby wybrzmiało, że jeśli jest szkoła resortowa, to się rozwija, a jak nie jest to szkoła resortowa, to ma się nie rozwijać. Takiej intencji nie ma, chociaż rzeczywiście pewną specyfiką takiego kształcenia jest to, że nie jest to kształcenie dla regionu. To jest dużo szersze kształcenie. Nasuwa się pytanie, czy jest to kształcenie regionalne. Wiele szkół branżowych już dawno zatraciło regionalny charakter. Takie było myślenie z lat 50. – tutaj masz mieszkać, kształcić się i pracować. Pewnie jesteśmy już w innej rzeczywistości. Dlatego część z tych szkół z założenia ma charakter krajowy. Absolutnie nie jest naszą ambicją, żeby wszystkich przejmować i mieć 20 szkół, bo nie o statystykę tu chodzi.

Jak państwo wiedzą, nie mamy formalnej możliwości dofinansowywania szkół branżowych, poza naszymi szkołami. Państwo otrzymują środki finansowe inną ścieżką. Możemy zaoferować współpracę z naszymi podmiotami gospodarczymi, które nadzorujemy, współpracę z uniwersytetami morskimi plus wsparcie merytoryczne, ewentualnie jesteśmy do dyspozycji w zakresie wsparcia w innych instytucjach lub w zakresie realizacji potrzeb w obszarze zmian legislacyjnych. Na pewno nie przekażemy środków, bo nie mamy. Gdybyśmy mieli, to pewnie chętnie podzielilibyśmy się nimi. Wiadomo jednak, że to nie jest ta sytuacja. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Przypominam tylko, że ta szkoła tu zostanie. Jeżeli panu byłoby wygodniej, aby oddzielnie funkcjonowała, to nie ma przeszkód, bo to jest szkoła, która kształci kadrę dla całego kraju. Jest to do przemyślenia i chyba można wyjść naprzeciw inicjatywie, która się pojawiła.

Pani poseł, bardzo proszę. Następnie pan rektor i pan burmistrz. Bardzo proszę.

Poseł Ewa Kozanecka (PiS) – spoza składu Komisji:

Bardzo dziękuję. Szanowni państwo, panie starosto, chciałabym się odnieść do wypowiedzi pana starosty. Pani przewodnicząca i pani minister dużo już powiedziały o szkołach branżowych. Podtrzymuję propozycję wydzielenia technikum żeglugi śródlądowej i przekazania ministerstwu. Temat jest jak najbardziej aktualny. Wiemy, że szkoły branżowe często są wydzielane i podlegają ministerstwom. Wówczas jest realna szansa na pomoc finansową. Natomiast w obecnej sytuacji takiej możliwości nie ma, możliwość pomocy jest bardzo ograniczona. Nieprzypadkowo mówiłam o tym dzisiaj na przystani. Miałam na myśli rozwiązanie polegające na przekazaniu szkoły pod władanie ministerstwa. Uważam, że jest to bardzo dobry pomysł. Wówczas pojawią się realne szanse na pomoc szkole.

Z tego, co mi wiadomo, beneficjentem symulatorów jest szkoła, a nie starostwo. Projekt na symulatory został przygotowany przez szkołę.

Bardzo dziękuję i jeszcze raz ponawiam apel, wyrażam chęć wsparcia i pomocy, jeśli chodzi o wydzielenie szkoły i przekazanie jej pod pieczę i opiekę ministerstwa. Dziękuję bardzo.

Prorektor do spraw morskich Uniwersytetu Morskiego w Gdyni Henryk Śniegocki:

Pani minister, pani przewodnicząca, szanowni państwo, od lat współpracuję ze szkołami średnimi. Byłem świadkiem tego, jak borykały się z problemami symulatorów, praktyk itd. W 2007 r. skonsolidowaliśmy siły i na nasz wniosek waga finansowania średnich szkół morskich została podniesiona z 1 do 3. W gestii pana starosty pozostaje kwestia tego, czy pieniądze przeznaczone na symulatory, praktyki i laboratoria, potrzebne do kształcenia w tym zawodzie, trafiają tam gdzie trzeba. Mam kontakty ze wszystkimi szkołami żeglugi śródlądowej. Różnie to bywa. Bywa tak, że starosta i miasto rzetelnie przekazują szkołom ten strumień pieniędzy. Szkoły mają świetne laboratoria, symulatory i nie mają żadnych problemów. Między innymi praktyki, które odbywają się na „Darze Młodzieży" finansowane są z tych środków. Myślę, że nie ma problemu. Chodzi tylko o to, aby udrożnić strumień pieniędzy. Dziękuję bardzo.

Burmistrz miasta i gminy Nakło nad Notecią, prezes zarządu Związku Miast i Gmin Nadnoteckich Sławomir Napierała:

Pani minister, pani przewodnicząca, szanowna pani poseł, chciałbym odnieść się do tego, co przed chwilą powiedziano. Panie rektorze, miasto jest OK. Natomiast powiedzmy sobie, jak to wygląda. Pan wicestarosta Miłowski odkrył tajemnicę, o której my wszyscy samorządowcy wiemy. Subwencja jest dla samorządu, czyli dla organu prowadzącego. Subwencja nie jest skierowana na konkretny kierunek kształcenia lub dla danej szkoły. Rada miasta, gminy, powiatu dzielą pieniądze na utrzymanie konkretnych szkół. Gdyby na ucznia tej szkoły trafiała 4-krotność podstawy, czyli waga dla tego typu szkół, to prawdopodobnie nie byłoby tej rozmowy. Proszę państwa, odkrywam karty do końca. Nie musiałbym jako miasto wspierać praktyk uczniów żeglugi śródlądowej na Bałtyku. Tymczasem wspieramy to z funduszu profilaktyki alkoholowej. Pan wicestarosta powiedział, że do liceum ogólnokształcącego musi dołożyć 0,5 mln zł. Zgadzam się z tym. My też dokładamy. To nie jest specyfika roku. To jest tendencja. Wzrastają nam różnego rodzaju dochody własne, z których jesteśmy zobligowani do uzupełniania tych wydatków, które mamy w ramach budżetu. Powiedział pan przed chwilą, że do Zespołu Szkół Żeglugi Śródlądowej dokładacie 140 tys. zł, ale w skład ZSŻŚ wchodzi szereg innych zawodów, które nie są tak finansowane, jak technika żeglugi śródlądowej. Tutaj jest problem.

Dziękuję za głos pani poseł Ewie Kozaneckiej. Proszę państwa, jako burmistrzowi Nakła bardzo mi zależy na tym, żeby ta szkoła, tak jak kiedyś założył jej pierwszy dyrektor Jan Światłowski, była perełką na mapie kraju i Europy. O to nam chodzi.

Bardzo się cieszę, że mamy szkołę we Wrocławiu, o czym mówił pan dyrektor. Pan dyrektor jest dzisiaj w innej sytuacji. Pan dyrektor może otrzymywać ekstra pomoc z ministerstwa, której absolutnie nie otrzyma żadna szkoła będąca pod ministrem edukacji narodowej (będąc z boku), bo nie ma takiej opcji. Pan może inaczej się rozwijać. My to pamiętamy w Nakle. Tak jak pan powiedział, my to w Nakle pamiętamy. Kiedyś dyrektor Światłowski pojechał do ministra, przywiózł kasę i kupił statek dla szkoły. Tak było. My na to liczymy, bo wtedy będzie szansa na to, o czym wcześniej oględnie powiedziałem, aby nadążać za wysokimi technologiami, które są u armatorów i naszych przedsiębiorców, a młodzi ludzie byli jak najwłaściwiej wykształceni.

Jestem również produktem szkolnictwa zawodowego sprzed wielu lat. Wiem, jak to chodzi i wiem, co to znaczy, że chodząc w Bydgoszczy do technikum elektronicznego mieliśmy wszytko co było na topie. Wiem, na czym to polega. W zakładach pracy nie było komputerów, a my dzięki temu, że szkoła była bardzo mocno wspierana (nie powiem przez kogo) mieliśmy wszystko i byliśmy zawsze krok do przodu. Na tym to polega.

Dzisiaj mamy olbrzymią szansę. Apeluję do zarządu powiatu i rady powiatu, żeby nie zamykać wrót dla szkoły, Zespołu Szkół Żeglugi Śródlądowej. Co z innymi zawodami? Rozmawiamy o tym.

Szanowni państwo, pod tę szkołę można podpiąć również inne kierunki. Oczywiście te, które można. Są takie szanse. Pani minister potwierdza. Nie będę mówił jakie, bo już wiem które, ale można, tylko trzeba o tym rozmawiać. Tym chciałbym zakończyć moje wystąpienie i proszę o to, żeby panowie starostowie i rada powiatu podjęli tę bardzo ważną decyzję dla naszego środowiska. Wszyscy znamy odpowiedź pana ministra Gróbarczyka. Jeśli będzie wniosek, będzie zgoda ministra na to, żeby szkołę prowadzić. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Zdaje się, że pewne kwestie sobie wyjaśniliśmy, bo zawsze słyszy się, że rząd, za mała subwencja itd. Gdy wejdziemy w szczegóły, to widzimy, że wszystko rozgrywa się w obszarze rozprowadzania środków. Dużą rolę w tym zakresie odgrywają samorządy, których przedstawiciele często chcieliby pominąć tę wiedzę i nie głosić jej w społeczeństwie, tylko od razu odnosić to do ministra lub do wiceministra, który rzekomo miałby być odpowiedzialny za niesprawiedliwy podział środków. Przypominam, że wpływy samorządów z CIT i PIT także wzrastają, a ponadto zaoszczędziliście państwo trochę na strajkach. To także jest spora kwota w budżecie. W związku z tym bierzemy to pod uwagę. Na pewno nie można nazwać tego premią.

Pan dyrektor. Bardzo proszę.

Dyrektor Zespołu Szkół Żeglugi Śródlądowej im. kmdr. Bolesława Romanowskiego w Nakle nad Notecią Kazimierz Toczko:

Pani minister, pani przewodnicząca, panie wojewodo, szanowni państwo posłowie, powiem dwa słowa odnośnie do konkretnych spraw. Dostajemy nowe podstawy programowe, gdzie jest 5-miesięczna praktyka szkolna w technikum 5-letnim i technikum 4-letnim. W tym jedna praktyka jest miesięczna – obowiązkowa praktyka morska. Koszt praktyki morskiej dla jednej klasy wynosi 300–350 tys. zł. To są naprawdę ogromne pieniądze, a to jest tylko jedna praktyka morska. Pozostałe praktyki nie są za darmo.

Trzeba uczciwie powiedzieć, że jeżeli chcemy mieć dobrych fachowców w kraju, to trzeba ich dobrze wykształcić, a nie dawać im tylko papierowy tytuł technika żeglugi. Wydaje się, że w obecnych czasach nie o to chodzi. Jako nauczyciele możemy się starać. Zresztą mam wspaniałą kadrę. Natomiast bez porządnych środków finansowych nic nie zrobimy. I tak się cieszymy, że z tak małego środowiska wychodzą tacy fachowcy, którzy są kapitanami na statkach, dostają nowe statki itd. Cieszymy się, że ten sposób kształcenia skutkuje tak dobrymi ludźmi, fachowcami.

Powiedziałem o jednej praktyce morskiej, ale jeżeli będą to dwie praktyki (po szkole podstawowej i po gimnazjum), to łączny koszt wyniesie 700 tys. zł. Pan starosta powiedział, że dopłaca do liceum. Niestety, być może subwencja jest za niska, ale jak to się ma do kształcenia zawodowego, w którym praktyki są bardzo drogie. To nie jest moje chciejstwo i nie musimy się uczyć na błędach, bo mamy już doświadczenie. Przez wiele lat byliśmy szkołą ministerialną i wtedy był jej największy rozkwit. Co by nie powiedzieć, ale za tamtych czasów wyremontowaliśmy wszystkie budynki. Pamiętam, gdy na dziedzińcu stały wiaty spawalnicze. Dzisiaj tego nie ma, ale to wszystko jest stare – jeszcze z czasów ministerialnych. Wybudowaliśmy salę gimnastyczną. Wiem, że utrzymanie tego wszystkiego kosztuje. Mało tego, a jednostki pływające? To wszystko kosztuje. Jako szkoła podjęliśmy szereg inicjatyw. Pan starosta mówi, że starostwo powiatowe położyło wielkie pieniądze i przystań została zbudowana. Między Bogiem a prawdą, przystań powstała dzięki szkole. W pierwotnej wersji była to przystań dla szkoły.

Wiem, że ciężko podejmuje się decyzje, ale tak jak powiedziałem, dzisiaj nie musimy uczyć się na błędach. Wiemy, że za czasów ministerialnych było tak a tak i szkoła się rozwijała. Krótko jestem dyrektorem szkoły, ale pracowałem w niej przez 20 lat – od 1987 r. Powiedzmy, że wszystkie dobre lata spędziłem w tej szkole. Rzeczywiście, tak jak pan burmistrz powiedział, za czasów pana dyrektora Jana Światłowskiego, dzięki jego staraniom i wielu innych ludzi szkoła rozwinęła się. Nie możemy jednak stać w miejscu. Nie możemy stać w miejscu, musimy się rozwijać. Wiem, że w tej szkole pracują ludzie z pasją. Przykład kapitana Nadolnego, który kieruje statkiem szkolnym. Własnymi rękami budował statek „Łokietek", którym będziecie państwo płynęli. Wszystko w środku wykonały jego ręce. Powiem krótko, wydaje mi się, że w dzisiejszych czasach nie ma co bazować na takich samoróbkach. Trzeba włożyć ogromne pieniądze.

Dziękuję bardzo za słowa o wsparciu szkoły. Myślę, że zgoda powinna budować. Jesteśmy w jednym regionie. Zależy nam wszystkim na rozwoju regionu. Sadzę, że byłoby dobrze, gdybyśmy usiedli i zaczęli myśleć w tym kierunku. Jeśli chodzi o technika żeglugi śródlądowej, to dodam, że prowadzimy również technika eksploatacji portów i terminali. Wybiegliśmy w przyszłość, bo przecież jeżeli żegluga ma się rozwijać, to ktoś to musi obsługiwać, a więc muszą być kadry. Nikt z Zachodu nie przyjdzie, bo tam takich szkół po prostu nie ma. To my dajemy ludzi na Zachód.

Mam odpowiedź na mówienie, że my kształcimy ponadregionalnie i teraz na razie na Zachód. „Na razie", bo myślę, że obecnie działa już dużo polskich armatorów. Co z tego, że ci ludzie pracują na Zachodzie? Jak pojedziemy w okoliczne wioski i do Nakła, to kto jest wybudowany? Nasi uczniowie. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę, ostatnie dwa pytania.

Przewodniczący Rady Miejskiej w Nakle nad Notecią Paweł Wiśniewski:

Dziękuję bardzo. Szanowna pani przewodnicząca, pani minister, państwo parlamentarzyści, szanowni państwo, w kilku słowach chciałbym się odnieść do tej dyskusji. Myślę,

że powinniśmy rozdzielić dwie rzeczy, ponieważ kwestie subwencji dla oświaty i finansowania oświaty ogółem to temat do szerszej dyskusji, natomiast chciałbym zwrócić uwagę na to, że dzisiaj rozmawiamy o szkolnictwie branżowym w zakresie żeglugi śródlądowej. Chciałbym podzielić się informacją z wczoraj. W przypadku inicjatywy pada stwierdzenie przejęcia szkoły. Wolę używać określenia objęcie opieką. Słowo „przejęcie" źle brzmi, co powoduje pewne opory w tym zakresie. Przejęcie opieką, czyli wsparcie szkolnictwa zawodowego i branżowego w zakresie żeglugi śródlądowej. Padło dzisiaj stwierdzenie, że w ZSŻŚ w Nakle nad Notecią są inne typy szkół i kierunki, a zatem gdyby była szansa na rozszerzenie wsparcia, odbyłoby się to z korzyścią dla wszystkich.

Wczoraj mieliśmy obrady sesji rady miejskiej w Nakle nad Notecią. Przyjęliśmy apel do rady powiatu i zarządu powiatu, który wspiera i nawołuje do podjęcia rozmów w sprawie wsparcia i objęcia opieką Technikum Żeglugi Śródlądowej przez ministerstwo. Być może udałoby się to zrobić w stosunku do innych typów szkół. Od razu chcę zaznaczyć, że nie jest to wchodzenie w buty organu prowadzącego, bo jako gmina nie jesteśmy organem prowadzącym. Powiat jest organem prowadzącym. Nasz głos jest wsparciem dla innej inicjatywy, o której także wiemy – rady rodziców szkoły. Dyskusje trwają.

Kilkakrotnie powiedziano dzisiaj, że przyszłość jest w kształceniu praktycznym. Pani minister mówiła o ogromnym znaczeniu kształcenia praktycznego, o symulatorach oraz o zwiększeniu roli informatyki i technologii informacyjnych w kształceniu tego typu zawodów. Jest to szalenie istotne. Myślę, że samorządy mogą mieć z tym problem. Zatem, gdyby była możliwość wsparcia ze strony ministerstwa i objęcia opieką tego typu szkół, to myślę, że byłoby to dla dobra wszystkich – mieszkańców całego powiatu, gminy, uczniów szkoły itd. Ze strony rady miejskiej jest poparcie dla tego typu działań. Dziękuję bardzo.

Dyrektor Zespołu Szkół Morskich w Darłowie Magdalena Miszke:

Szanowni państwo, witam bardzo serdecznie. Nie planowałam zabierać głosu, bo wiem, że wszyscy czekają na obiad, ale mam jedna uwagę. Jestem dyrektorem szkoły morskiej prawie 10 lat. Jestem dosyć młodym dyrektorem. Słuchanie argumentów o latach 70. i 80. nie do końca do mnie przemawia, ponieważ byłam wtedy raczkującym dzieckiem. W mojej szkole również czasem słyszę, że kiedyś to było dużo pieniędzy i kupowaliśmy to i tamto. Ścierają się dwie frakcje. Jedni mówią, samorządy, a drudzy – ministerstwo. Chciałabym posłuchać o mitycznych statkach, ale być może dobrze byłoby zorganizować spotkanie, na którym ministerstwo zaprezentowałoby, jak wygląda finansowanie szkół, które są pod opieką ministerstwa. Ministerstwo ma już pewne doświadczenia – szkoła w Świnoujściu, szkoła we Wrocławiu. Nie wiemy, jak to do końca jest. Mamy lepiej, czy mamy gorzej? Może powinniśmy tęsknić za ministerstwem i przekonywać naszych ludzi do tego rozwiązania i powiedzieć, że tak czy siak, ale warto iść pod ministerstwo? Wydaje się, że taka dyskusja powinna się odbyć. Warto byłoby oprzeć dyskusję na pewnych argumentach. Gdybym wiedziała, że np. szkoła w Świnoujściu prowadzi takie i inne inwestycje, to powiedziałabym mojemu staroście, że być może dla tych inwestycji warto szkołę przekazać ministerstwu, które wyznaczy jej lepszą drogę. Tymczasem jest to dla nas ciągle niejasne – ciągle tego nie widzimy i nie wiemy, jak to będzie wyglądało. Mając różne zawody, szkoły obawiają się, że niektóre mogą przejść, a inne nie. Może warto w ten sposób do tego podejść i nie opierać się na latach 70. i 80., bo były to inne czasy. Należy jasno wskazać jak wygląda finansowanie i pokazać pomysł ministerstwa na inwestowanie. Czy wszystkie szkoły są w tych pomysłach ujęte? Byłoby to dla nas dużo łatwiejsze i zrozumiałe. Nie będę zabierała więcej głosu. Dziękuję bardzo serdecznie.

Podsekretarz stanu w MGMiŻŚ Anna Moskwa:

Dziękuję za ten głos. Chciałam trochę naprostować dyskusję. To, co pani proponuje zawiera trochę racjonalności, ale wygląda to troszkę tak, że robimy spotkanie promocyjne, wyciągamy worek pieniędzy i mówimy, że to jest worek pieniędzy i jak chcecie, to przyjdźcie do nas, a my ten worek wam otworzymy. To nie jest tak. Nadal uważamy, że decyzja co do dalszego prowadzenia szkoły lub przyjęcia innej formy opieki nad szkołą (zgodnie z ustawą) jest samodzielną decyzją organu prowadzącego. Na pewno nie chcemy tego robić rękami szkoły, która będzie chodziła do organu prowadzącego i przekonywała.

Absolutnie nie ujmuję autonomiczności szkole czy też kompetencji własnych dyrekcji. Natomiast chyba nie do końca jest to taka ścieżka. Organ prowadzący jest na tyle świadomy, że jeżeli w takim trybie chce przejmować odpowiedzialność za szkołę, to my jak najbardziej jesteśmy do dyspozycji.

Argument finansowy nie jest argumentem jedynym lub właściwym. Szkoła jest resortowa nie dlatego, że mieści się parę ulic dalej od Szucha czy od innych resortów, w których są pieniądze, ale dlatego, że jest w branży i kształci dla całego kraju, ma kontakt z armatorami, bezpośrednio podlegają nam spółki, które nadzorujemy, szkolnictwo morskie itd. Występuje synergia przemysłów, dziedzin, branż i gospodarki i bardziej o to chodzi.

Pewnie argumenty finansowe wyglądały różnie, raz dobrze, raz źle, w zależności od rodzaju szkoły, bo w różnym stanie przejmujemy szkoły. Gdybyście spojrzeli na szkołę w Świnoujściu, gdzie jest tyle do zrobienia, to argument finansowy byłby fajny, ale tylko dlatego, że poszły tam wielkie pieniądze. Należy dodać, że były potrzebne „na już", żeby nadzory nie zamknęły szkoły. Porównywanie, ile środków na ucznia, a ile na metr kwadratowy boiska także nie ma sensu.

Jesteśmy otwarci. Jeżeli jest taka wola, jak najbardziej zapraszamy. Natomiast nie zrobimy nic ze swojej strony, żeby przymuszać, zachęcać lub podejmować inne działania. Mogą państwo zobaczyć, jak wyglądają szkoły, które prowadzimy, zaufać albo nie, natomiast absolutnie nie ograniczymy wsparcia, zaangażowania lub współpracy. Myślę, że dobrymi przykładami są Wrocław i Nakło. Trzeba sobie jasno powiedzieć, że obecnie Wrocław uczy się od Nakła, za co serdecznie dziękujemy. Nie chcielibyśmy tworzyć jakiś barier. Jest jedno szkolnictwo branżowe. Relacje między szkołami są dobre i zależy nam na tym, aby takimi pozostały. My zaś jesteśmy do dyspozycji wszystkich szkół. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Na zakończenie pan poseł Kobylarz. Bardzo proszę.

Poseł Andrzej Kobylarz (Kukiz15):

Pani minister, pani przewodnicząca, drodzy państwo, myślę że wszyscy jesteśmy zwolennikami dofinansowania tych szkół. Pan dyrektor użył argumentu, że gdy jeździmy samochodami, to widzimy, że absolwenci budują domy. Problem polega na tym, że Niemiec, u którego pracują buduje 10 domów. Musimy się zastanowić nad tym, jak zatrzymać tych ludzi w Polsce. Jestem zwolennikiem dofinansowania tych szkół, ale nie usłyszałem dzisiaj ani słowa na temat tego, co zrobić, żeby ci ludzie zostali w Polsce i polscy pracodawcy budowali domy, a nie pracodawcy niemieccy lub holenderscy. Wiemy, że problem kadrowy jest. Gdyby Niemiec lub Holender był na naszym spotkaniu, to pewnie ucieszyłby się, że nadal będziemy im szkolić kadry. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. W związku z brakiem dalszych pytań ze swojej strony bardzo dziękuję za miłe przyjęcie Komisji. Dziękuję za miłe spotkanie w szkole, na którym mogliśmy się spotkać także z młodzieżą. Dziękuję za tak liczne przybycie. Gospodarzom dziękuję za przyjęcie. W programie mamy jeszcze rejs.

Ogłaszam zakończenie posiedzenia Komisji. Dziękuję bardzo.